

# Санкции – вторичны, экономика – первична



## Необходимо сформулировать стратегическое видение общего направления налоговой реформы в нефтегазовом комплексе

В последние годы одной из самых ярких тенденций развития российского нефтегазового комплекса стала активная модернизация нефтеперерабатывающих отраслей и увеличение производства нефтепродуктов. Это привело к ряду положительных эффектов. С одной стороны, в структуре нефтяного экспорта топливо начало постепенно теснить сырую нефть. С другой стороны, сейчас внутренний рынок полностью обеспечен горючим, качество которого из года в год повышается. Однако в нынешнем году нефтепереработка столкнулась с новыми угрозами, обусловленными как внешними, так и внутренними факторами. К числу первых относятся падение цен на нефть и санкции, введенные против России. А к числу вторых – предпринятый российскими властями так называемый «налоговый манёвр». Совокупность этих обстоятельств уже привела к тому, что многие проекты модернизации НПЗ откладываются «до лучших времен». Каков может быть долгосрочный эффект от действия упомянутых факторов? С этим и другими вопросами журнал «Нефть России» обратился к известному отраслевому эксперту, генеральному директору «Исследовательской группы «Петромаркет»» Якову РУДЕРМАНУ.

– Яков Львович, в конце 2014-го – начале 2015 г. отечественная нефтяная отрасль столкнулась с целым рядом новых вызовов. Это и снижение нефтяных цен, и введение западных санкций, и последствия так называемого налогового манёвра. Какие из этих или других факторов будут оказывать, на Ваш взгляд, наибольшее влияние на развитие российского НГК? Могут ли они стать причиной среднесрочной или долгосрочной стагнации в отрасли?

– Перечисленные факторы трудно поставить в один ряд. Низкие цены на нефть в сочетании с плохо работающей в этих условиях налоговой системой (последний «манёвр» лишь усугубил её недостатки) негативно влияют на экономику добычи и переработки нефти, тогда как санкции – на доступность долгосрочных валютных кредитов и современных технологий.

Санкции, которые пока касаются преимущественно нефтедобычи, становятся чувствительными только при наличии экономически привлекательных проек-



## НАША СПРАВКА



*Яков Львович РУДЕРМАН окончил механико-математический факультет МГУ им. М. В. Ломоносова и аспирантуру того же факультета.*

*С 1984 г. в центре его интересов – проблемы нефтегазовой промышленности России. Занимал должности заведующего сектором отраслевого института ВНИПНефть, а затем работал в Главном вычислительном центре Миннефтехимпрома СССР.*

*Один из создателей (1991 г.) и первый дирек-*

*тор агентства «Кортес» – частной информационной компании в области нефтегазового бизнеса. После преобразования агентства в информационно-аналитический центр (ИАЦ) «Кортес» – заместитель генерального директора по рынкам нефти и нефтепродуктов.*

*В 2002 г. организовал компанию «Исследовательская группа «Петромаркет»».*

*Член совета директоров компании «Нефтегазконсалт» (аудит запасов, анализ риска геологоразведочных работ, оценка справедливой рыночной стоимости нефтегазовых активов).*

тов, требующих масштабного финансирования и технологий «переднего края». Чем хуже экономические условия, в которых вынужден существовать нефтяной бизнес, тем меньше таких проектов. Чем меньше проектов, тем меньше влияние санкций. Условно говоря, если добыча шельфовой или нетрадиционной континентальной нефти становится нерентабельной, то реализация подобных проектов оказывается под вопросом независимо ни от каких санкций. В этом смысле проблема санкций вторична. Первична экономика.

Из санкционных мер относительно менее ощутимыми для отрасли представляются ограничения доступа на финансовые рынки. Пути финансирования эффективных проектов всё-таки просматриваются. Это и использование государственных ресурсов, и привлечение к этим проектам зарубежных инвесторов из числа тех, которые могут чувствовать себя независимыми от возможного давления со стороны США и их союзников (в первую очередь речь может идти о китайских государственных компаниях).

Преодоление технологических препятствий может оказаться более сложной задачей и потребовать больше усилий и времени. Всё-таки деньги – более доступный ресурс, чем знания.

Возвращаясь к экономике отрасли, следует отметить, что факторы, её определяющие, неравнозначны. Если цену на нефть на мировом рынке можно рассматривать как параметр, на который Россия не в состоянии воздействовать, то налоговая система вполне подлежит реформированию. Более того, она должна быть реформирована. Это необходимо не только для того, чтобы минимизировать влияние низких цен на нефть, но и чтобы дать стимулы для развития отрасли в широком диапазоне внешних условий.

Концептуальные изъяны, присущие действующему налоговому режиму, известны. В нефтедобыче это зависимость налоговой нагрузки от цены на нефть (и отчасти от условий добычи), а не от финансового результата. Последний «налоговый манёвр» ничего принципиально не

изменил – разве что несколько усилил негативный эффект от падения цен на нефть по сравнению с налоговым режимом, существовавшим до «манёвра».

В нефтепереработке проблемной является система экспортных пошлин. С 2004 г. она обеспечивает неявное субсидирование государством нефтеперерабатывающих предприятий. Какие бы «манёвры» с тех пор не предпринимались, они никак не меняли того фундаментального факта, что размер субсидий в абсолютном выражении убывает по мере снижения цены на нефть. Последний пересмотр системы экспортных пошлин на нефть и нефтепродукты имел следствием сокращение субсидий во всём диапазоне цен на нефть. Но если при котировках в районе 100 долларов за баррель субсидии оставались достаточными для поддержания разумной маржи переработки, то при ценах 50–60 долларов маржа снижалась до критического уровня (впрочем, и старые пошлины в этом смысле были бы не намного лучше).

При этом задача налогового реформирования не сводится исключительно к оперативному устранению указанных выше или каких-либо ещё конкретных недостатков. Необходимо сформулировать стратегическое видение общего направления налоговой реформы в нефтегазовом комплексе, уточнить критерии оптимальности налоговой системы. Это предполагает выход за пределы собственно отраслевой проблематики и даже за рамки взаимоотношений между отраслью и государством. Речь идёт об оптимизации налоговой системы с точки зрения общеэкономического эффекта. Формулировка соответствующего критерия оптимальности – дело не совсем тривиальное, но и не безнадежное (во всяком случае мы могли бы предложить разумные подходы).

Что касается стагнации, то тут нужно договориться о терминах. Если под стагнацией понимать отсутствие роста добычи и переработки нефти, то стагнация – это ещё не худшие ожидания. Если ничего принципиально не изменится с ценами, налогами и санкциями, то в ближайшие годы мы рискуем столкнуться не со стагнацией, а с падением производства в upstream и в downstream.

**– По оценке ряда экспертов, «налоговый манёвр» может оказать крайне негативное воздействие на российскую нефтепереработку, повысив цену на сырьё и тем самым снизив маржу НПЗ. Разделяете ли Вы эти опасения? Могут ли последствия «налогового манёвра» привести к существенному удорожанию топлива на российском рынке или к возникновению его дефицита?**

– Как я уже говорил, «налоговый манёвр» действительно сокращает маржу переработки российских НПЗ. Но если бы цены на нефть на мировом рынке не упали, прибыльность переработки осталась бы на вполне удовлетворительном уровне. Цены, однако, упали, и это оказалось достаточно болезненным. По нашим оценкам, в I квартале текущего года ряд заводов уже работал с отрицательной маржой. Некоторые НПЗ – в отдельные месяцы, а некоторые – и весь квартал.

Проблема дефицита нефтепродуктов, по крайней мере в теоретическом ключе, может обсуждаться исключительно применительно к автобензину (если под дефицитом понимать превышение спроса российского рынка над российским же производством топлива, соответствующего техническому регламенту). Впрочем, в прошлом году «теоретический» дефицит



был (даже с учётом импорта автобензина из Белоруссии), а на практике он не ощущался, поскольку часть потребностей внутреннего рынка закрывалась «нерегламентным» топливом к обоюдному удовольствию продавцов и покупателей.

Я полагаю, что в этом году ситуация будет, как минимум, не хуже, чем в прошлом. Во-первых, нет никаких признаков падения выпуска автобензина. Несмотря на сокращение объёмов переработки нефти, в I квартале текущего года производство автобензина (и в целом, и соответствующего требованиям технического регламента) оказалось выше, чем за аналогичный период прошлого года. Во-вторых, в нынешнем году под влиянием экономического кризиса спрос на автобензин в лучшем случае будет стагнировать, а в худшем сокращаться. На сегодня российско-го «регламентного» бензина хватает для покрытия внутреннего спроса, импорт из Белоруссии минимален.

Существуют определённые риски проявления дефицита автобензина в будущем году в связи с запретом обращения на внутреннем рынке топлива экологического класса ниже 5-го. Более точно можно будет определиться ближе к концу года, когда станет ясно, все ли производители успевают завершить необходимую технологическую перестройку (по всей видимости, не все). А если не успевают, то будет ли перенесён срок перехода на топливо 5-го экологического класса. Если дефицита не удастся избежать, рост цен становится вполне вероятным.

**– В последние годы в рамках так называемого 4-стороннего соглашения осуществляется массовая модернизация российских**

**НПЗ. Но, по мнению ряда экспертов, в этом процессе наметились некоторые перекосы, в частности сильный крен в сторону производства дизеля. Как Вы оцениваете итоги первого «дизельного» этапа данной модернизации? Удается ли, по Вашему мнению, сохранить прежние темпы обновления нефтепереработки в условиях низких цен на нефть и западных санкций?**

– Я бы не сказал, что завершился какой-то определённый «дизельный» этап модернизации заводов. Увеличение выпуска дизельного топлива, как правило, связано с включением в технологическую схему переработки нефти установок гидрокрекинга. С момента заключения четырёхстороннего соглашения были введены в эксплуатацию всего три такие установки суммарной мощностью примерно 6,3 млн т в год: на заводах «Киришинефтеоргсинтез», «ТАНЕКО» и Хабаровском НПЗ. Перспективы строительства гидрокрекингов куда грандиознее. По нашим представлениям, до конца 2018 г. должно быть запущено семь новых установок гидрокрекинга вакуумного газойля суммарной мощностью 16,6 млн т в год. Так что в этом смысле всё ещё впереди.

Пока трудно говорить и о серьёзном перекосе производства в сторону дизельного топлива. Если в качестве меры «дизелизации производства» взять выход дизельного топлива, то в I квартале 2015 г. он равнялся 28%, что на 0,7% больше, чем в 2011 г., когда было заключено четырёхстороннее соглашение. Но это совсем не рекорд. В 2005–2008 г. выход дизельного топлива составлял 29% и выше.

Что касается темпов модернизации нефтепереработки, то резкое падение прибыльности этого бизнеса, несомненно, скажется на экономической эффективности проектов развития НПЗ. Сложности с

получением кредитов за рубежом сочетаются с ростом стоимости займов в России. Всё это – факторы, способные затормозить ход модернизации. Особенно в сложном положении оказывается независимая переработка.

Следует ожидать давления со стороны нефтяных компаний на правительство с целью пересмотра условий четырёхстороннего соглашения в части сроков реализации и, возможно, состава проектов. В этом есть определённая логика: данное соглашение заключалось совершенно в иных условиях, а случившееся падение цен на нефть, да ещё и санкции, если не по букве, то по существу представляют собой форс-мажор.

**– Каковы Ваши прогнозы относительно динамики спроса на нефтепродукты в РФ в средне- и долгосрочной перспективе? Повлияет ли на него ухудшение экономической ситуации в стране?**

– Последний раз мы прогнозировали спрос на основные нефтепродукты в конце прошлого года по заказу Минэнерго России. Нужно сказать, что наши подходы хорошо вписываются в министерскую Методику прогнозирования спроса на нефтепродукты и в этом смысле нам было легко взаимодействовать.

Оценивался перспективный спрос на автобензин (с учётом суррогатов), а также совокупный спрос на газойлевые топлива: дизельное, печное и судовое (прогнозировать «чистый» спрос на дизтопливо невозможно, так как этот продукт частично взаимозаменяем с газойлевыми топливами более низкого качества). Прогнозы выполнялись по двум макроэкономическим сценариям – базовому, максимально приближенному к актуальному на тот момент краткосрочному прогнозу МЭР России и более реалистичному (консервативному), предполагавшему более низкие темпы роста экономики в сравнении с базовым вариантом.

Для спроса на автобензин были получены такие прогнозные ориентиры на ближайшие пять и десять лет: 2020 г. – 38–42 млн т, 2025 г. – 39–44 млн т. Для сравнения – оценка спроса на автобензин в России в 2014 г. – 36,2 млн т.

Аналогичные оценки для газойлевых топлив, потребляемых наземной техникой: факт 2014 г. – 40,4 млн т, прогноз на 2020 г. – 42–48 млн т, на 2025 г. – 44–52 млн т.

Все эти оценки не учитывают спрос Республики Крым, который и по автобензину и по дизельному топливу в 2014 г. составлял около 200 тыс. т.

Более реалистичными на сегодня представляются нижние границы прогнозов. Разница между верхней и нижней границей может рассматриваться как грубая оценка влияния на спрос долгосрочного ухудшения конъюнктуры.

Обновление прогнозов мы предполагаем выполнить в июне, когда будет закончено формирование новых макроэкономических сценариев и полностью подготовлена информационная база прогнозирования.

Здесь хочется сказать несколько слов о роли сценариев в прогнозировании спроса. Это важно с точки зрения правильной интерпретации прогнозов. Дело в том, что каждый количественный рыночный прогноз базируется на определённых сценарных предпосылках, которые включают в себя набор макроэкономических и демографических параметров, оценки перспективных характеристик потребляющей техники и интенсивности её эксплуатации, а также некоторые другие факторы. Сколько сценариев – столько и прогнозов. Причём, чем дальше от сегодняшнего дня отстоит горизонт прогнозирования, тем больше сценарии (а значит, и прогнозы) могут отличаться друг от друга.

Сценарное прогнозирование спроса не имеет ничего общего с предсказанием, «каков он будет» или «какой будет с наибольшей вероятностью». Оно лишь предлагает определённый спектр вариантов будущего, важных с точки зрения целей прогнозирования – идёт ли речь о создании стратегии развития нефтяной компании или о выработке мер государственного регулирования отрасли. Сценарные прогнозы позволяют в какой-то мере установить границы возможного изменения прогнозируемых параметров (в нашем случае спроса), вооружают против неожиданностей, дают возможность заранее оценить риски и продумать меры реагирования на неблагоприятное развитие событий. Причём сценарное «прощупывание» ожидаемого спроса тем важнее, чем выше неопределённость будущего – а именно такова ситуация в экономике России в целом и на рынке нефтепродуктов в частности.

**– Одним из последствий модернизации отечественных НПЗ стал рост экспорта нефтепродуктов, в первую очередь дизеля. Но сейчас конкуренция за европейский рынок топлива обостряется. Сможет ли Россия сохранить свои позиции и даже продолжить расширение поставок, особенно в условиях санкций?**

– О заметном росте экспорта за время, прошедшее с момента заключения четырёх-

стороннего соглашения, можно говорить только применительно к дизельному топливу и топочному мазуту. Экспорт автобензина в 2014 г. по сравнению с 2011 г. вырос меньше, чем на полпроцента. Поставки за рубеж авиакеросина увеличились, правда, на 45%, но в абсолютном выражении это всего лишь около 300 тыс. т, тогда как прирост экспорта дизтоплива составил более 9 млн т.

Следует заметить, что расширение экспорта дизельного топлива в последние годы было обусловлено отнюдь не модернизацией НПЗ, а быстрым увеличением объёмов переработки нефти на фоне стагнации спроса на стандартное дизтопливо на российском рынке. В последние два года потребление дизтоплива даже сокращалось. Продукт «выдавливался» с внутреннего рынка другими, более дешёвыми газойлевыми топливами – судовым и печным, – которым отдавала предпочтение значительная часть потребителей. В 2014 г. примерно 20% всех потребностей наземной техники, оснащённой дизельными двигателями, покрывалось нестандартным горючим.

До падения цен на нефть система экспортных пошлин гарантировала отечественным НПЗ высокую конкурентоспособность на европейском рынке. Сейчас будущее российского экспорта выглядит не столь безоблачным. Низкие цены на нефть увеличили маржу переработки европейских заводов и одновременно снизили маржу российских. Более того, у части отечественных экспортно-ориентированных НПЗ с простой схемой переработки нефти появились серьёзные риски оказаться в зоне постоянной убыточности.

Поскольку спасительного возврата цен на нефть к докризисным отметкам, по-видимому, ждать не приходится, то восстанавливать маржу до уровня, необходимого для успешной конкуренции на внешнем рынке, придётся самим производителям при возможной помощи государства. От НПЗ потребуются усилия по повышению глубины переработки нефти, увеличению стоимости корзины производимых нефтепродуктов, снижению издержек производства, а от государства – по адаптации системы экспортных пошлин к условиям низких цен на нефть (или какие-то иные меры поддержки нефтеперерабатывающих предприятий).

**– В последнее время нередко звучит критика в адрес правительства в связи с ускоренным переходом России на стандарты топлива Евро-4 и Евро-5. Отмечается, что**

**этот переход не был до конца продуман, в частности повышение качества топлива не сопровождалось адекватным улучшением качества автомобильного парка, без чего данный процесс бессмыслен. Каково Ваше мнение на этот счёт? Была ли нужна России такая гонка за «Евро»? Есть ли смысл, как предлагают некоторые эксперты, отложить введение стандартов Евро-5?**

– Более правильно, наверное, было бы говорить о топливе экологических классов 4 и 5 (К4 и К5) в соответствии с терминологией технического регламента Таможенного союза.

Я бы не связывал необходимость перехода на топливо К4 и К5 с моментом, когда в российском автомобильном парке начнёт преобладать или составлять существенную долю техника соответствующих экологических классов. В России действует специальный технический регламент, который устанавливает требования к выбросам вредных веществ автомобильным транспортом. В соответствии с ним с 2010 г. на территории РФ в обращение могут выпускаться только автомобили экологического класса 4, а с 2014 г. – только класса 5. Было бы странно требовать от производителей или импортёров поставлять на внутренний рынок автомобили определённого экологического класса и при этом не обеспечивать их необходимым топливом, без которого экологический эффект не достигается. Другое дело, что требования «топливного» и «автомобильного» регламентов не удалось синхронизировать, о чём можно только сожалеть. «Гонка за евро» как раз и обусловлена отставанием нефтепереработки от тех требований к топливам, которые предъявляют производители автомобилей.

Иногда критики перевода российских потребителей на топлива высших экологических классов высказывают сомнения в необходимости проделывать это скачком от одного класса к другому, полагая, что на рынке могут сосуществовать топлива разного качества. Да, заливать автобензин К5 в старые «Жигули», наверное, бессмысленно. Но и продавать на АЗС топливо различных классов, чтобы удовлетворить каждую группу потребителей вряд ли разумно, поскольку это открывает путь к массовым злоупотреблениям. Неизбежная дифференциация цен в пользу топлив, которые выше классом, провоцировала бы недобросовестных розничных торговцев на подмену более дорогого продукта более дешёвым. Как показывает опыт, бороться с такого рода «трюками» в российских условиях почти безнадежно.

Несостоятельной представляется и идея вводить региональную дифференциацию требований к качеству топлива, сторонники которой ссылаются на опыт США. К сожалению, здесь возникает та же трудно решаемая в отечественных реалиях проблема контроля над качеством продуктов, реализуемых через АЗС.

Единственное, с чем можно было бы согласиться, так это с отсутствием необходимости устанавливать единые требования к топливу для автомобильного транспорта и к топливу, которым заправляется различная внедорожная дизельная техника – сельскохозяйственная, строительная, карьерная и т. п., – тем более что по факту она даже без официальных послаблений охотно и массово потребляет нестандартное топливо.

Теперь по поводу перехода на топливо К5 в будущем году. С обеспечением внутреннего рынка дизельным топливом К5 трудностей не предвидится. Но переход полностью на отечественный автобензин К5 проблематичен. Правда, непонятно, так ли уж нужно бороться за то, чтобы этот переход произошёл именно с 1 января 2016 г., если часть заводов окажется к этому не готова. Ведь расплачиваться за возможный дефицит топлива придётся потребителям. Наказывать нужно не их, а нерасторопных производителей.

**– Одна из проблем производства автомобильных бензинов – использование высокооктановых добавок. Каковы, на Ваш взгляд, перспективы данного рынка? Как Вы оцениваете запрет на применение в РФ монометиланилина, который широко используется в ряде других стран?**

– Возможно, я чего-то не знаю, но не вижу сейчас особых проблем с высокооктановыми добавками. Напряжение спало с того момента, как из технического регламента исчезло требование к октановому числу автобензина – не менее 95 ИОЧ. Некоторые НПЗ даже отказались пока от проектов строительства установок по производству МТБЭ – бензинового компонента, наиболее широко используемого для повышения октанового числа топлива.

Что касается запрета использования монометиланилина (ММА) в автобензине К5, как того требует технический регламент, то здесь должны высказываться не рыночные консультанты, а экологи. Авторитетные специалисты ВНИИ НП рекомендуют включать ММА в комбинации с МТБЭ в рецептуру смешения автобензина. Но проблема не в эффективности октаноповышающей добавки, а в потенци-

альном ущербе, который это ядовитое вещество может нанести окружающей среде и здоровью человека.

**– Розничные цены на нефтепродукты в России в последние годы искусственно сдерживаются усилиями ФАС и других надзорных органов, что приводит к падению маржи розничных сетей на фоне роста оптовых цен на топливо. Как, по Вашему мнению, это отразится на розничной торговле нефтепродуктами? Стоит ли в ближайшее время ожидать банкротства независимых розничных сетей? Каковы Ваши предложения по совершенствованию конкурентной среды на топливном рынке и системы регулирования розничных цен?**

– Прямое регулирование розничных цен, в какой бы форме оно ни осуществлялось (директивно, или в виде «настоятельных рекомендаций», или под угрозой антимонопольных расследований), – мера чрезвычайно опасная. Следствием такого регулирования может быть либо физический дефицит топлива (мы это уже пережили, например, в 2011 г.), либо вытеснение независимых розничных торговцев гораздо менее уязвимыми в этом отношении ВИНК (что мы наблюдаем сейчас).

Конечно, рост цен на моторное топливо является неприятной социальной проблемой. Но было бы полезней, если бы ФАС уделяла внимание не столько контролю над розничными ценами, сколько развитию конкуренции на рынке. В этом смысле более адекватными стали бы меры по поддержке независимой нефтепереработки (облегчение доступа к сырью, льготное кредитование модернизационных проектов и т. п.) и борьба с дискриминацией независимых торговцев во всех сегментах рынка.

**– Одно из направлений снижения стоимости нефтепродуктов – совершенствование схемы их транспортировки, в частности за счёт развития системы нефтепродуктопроводов. Каковы перспективы в данной сфере? Как ввод в эксплуатацию таких новых магистралей может отразиться на параметрах топливного рынка?**

– Расширение транспортной инфраструктуры – вещь, несомненно, полезная. Но её полезность в значительной степени зависит от тарифной политики. Разумные тарифы могут способствовать как развитию конкуренции и снижению цен на внутреннем рынке нефтепродуктов, так и повышению конкурентоспособности российских НПЗ на внешних рынках. Ну а неразумные могут дать обратный эффект. ■